Belgeo

2 (2015)
Les frontières européennes, sources d'innovation/European borders as sources of innovation

Denis Duez

Libre circulation, contrôles aux frontières et citoyenneté

Les frontières européennes reconsidérées

Avertissement
Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.
Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.
Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

revues.org

Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le Cléo, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

Référence électronique
Denis Duez, « Libre circulation, contrôles aux frontières et citoyenneté », *Belgeo* [En ligne], 2 | 2015, mis en ligne le 30 juin 2015, consulté le 21 février 2016. URL : http://belgeo.revues.org/16701

Éditeur : National Committee of Geography of Belgium / Société Royale Belge de Géographie
http://belgeo.revues.org
http://www.revues.org

Document accessible en ligne sur :
http://belgeo.revues.org/16701
Document généré automatiquement le 21 février 2016.
© NCG with the SRBG

Denis Duez

Libre circulation, contrôles aux frontières et citoyenneté

Les frontières européennes reconsidérées

Introduction

1 La combinaison des processus de mondialisation et d'intégration européenne semblait avoir sonné le glas de la notion de frontière. Cette dernière, définie comme une structure spatiale élémentaire à fonction de marquage et de délimitation tant juridique que symbolique (Foucher, 1991, p. 38), se voyait, voici quelques années encore, renvoyée aux oubliettes de l'histoire par les discours sur « la fin des territoires » (Badie, 1995), sur l'essor des « flux transnationaux » (Badie, Smouts, 1995 ; Risse-Kappen, 1995) ou encore sur le « monde sans frontière » (Ohmae, 1999). Même si, pour les tenants de cette vision transnationaliste, il ne s'agissait en réalité pas d'annoncer la mort de la frontière et de ce qu'elle définit, le territoire, mais plutôt d'acter le déclin de l'ordre politique sur lequel avaient reposé, depuis les traités de Westphalie de 1648, les grands équilibres internationaux, cette perspective conduisait, de fait, à relativiser la fonction politique des délimitations de territoires.

2 Force est de constater que, vingt ans après leur apparition, les prophéties de la déterritorialisation du monde et de l'effacement progressif des frontières ne se sont pas entièrement réalisées. Les analyses transnationalistes apparaissent pertinentes en raison de ce qu'elles nous disent de l'essor des flux économiques, financiers, démographiques et culturels dans les sociétés hautement développées, ou encore en raison du regard qu'elles portent sur le rôle des acteurs privés dans les processus d'organisation du monde contemporain. Mais, dans le même temps, les notions de déterritorialisation ou d'aterritorialisation échouent à rendre compte de manière satisfaisante de l'ensemble des grandes tendances géopolitiques à l'œuvre.

3 Loin de s'effacer, les concepts de frontière et de territoire semblent au contraire avoir gagné ces dernières années une importance nouvelle. Ce qui frappe l'observateur, ce n'est pas tant l'effacement de la notion de frontière mais, à l'inverse, sa réapparition suivant des modalités que l'on pensait appartenir à une autre époque. Évoquant une « obsession des frontières », le géographe Michel Foucher (2007, p. 7) souligne ainsi que, depuis 1991, quelque 26 000 kilomètres de nouvelles frontières internationales ont été institués dans le monde. Dans le même temps, les programmes de construction de murs, de barrières ou de clôtures se multiplient. Si l'ensemble de ces programmes étaient effectivement réalisés, ils s'étireraient sur 18 000 kilomètres (Foucher, 2007, p. 7 ; Novosseloff, Neisse, 2007).

4 Dans un tel contexte, il ne faut donc pas s'étonner de la multiplication récente de travaux scientifiques consacrés à la thématique de la frontière et, plus particulièrement, à l'épanouissement d'un sous-champ scientifique, celui des « *Border Studies* », entièrement consacré à cette seule thématique (voir Wastl-Walter, 2011 ; Wilson, Donnan, 2012). L'on ne s'étonnera pas non plus de la publication d'essais qui soit font l'« éloge des frontières », affirment le principe d'un « droit à la frontière » (Debray, 2010, p. 95) ou postulent son caractère « indispensable » (Baudet, 2015), soit, à l'inverse, dressent contre elles un sévère réquisitoire (Amilhat Szary, 2015).

5 L'Union européenne, et avec elle les études européennes, n'échappent pas à cette « obsession » de la frontière mise en évidence par Foucher (2007). Le chiffre de 18 000 kilomètres de barrières évoqué plus haut n'intègre en effet pas la demi-douzaine de projets de barrières frontalières qui ont récemment fleuri en Europe à la faveur de la crise des réfugiés du printemps et de l'été 2015, mais aussi parfois avant : barrière à la frontière gréco-turque, barrière entre la Hongrie, la Croatie et la Serbie, entre la Lettonie, l'Estonie et la Russie, ou encore entre l'Autriche et la Slovénie. La question des frontières est donc aujourd'hui au cœur du processus d'intégration européenne et, à ce titre, au cœur d'un nombre croissant de projets de recherches dans le champ des études européennes.

6 De fait, dans un mouvement qui peut sembler paradoxal, l'Union européenne fait, *simultanément*, de la suppression des contrôles aux frontières *intérieures* (celles séparant les États membres entre eux) *et* du renforcement des contrôles à ses frontières *extérieures* (celles séparant les États membres des États tiers) des ressorts centraux de sa légitimation politique. Quelle que soit la façon dont elle est envisagée, qu'il s'agisse de l'« effacer » entre les États membres ou de la « renforcer » au pourtour de l'Union européenne, la frontière se révèle politiquement centrale. De ce point de vue, penser la question de la frontière à l'aune de l'intégration européenne en ce début XXIème siècle n'est pas chose simple. Comme l'ont déjà montré les travaux de politistes (Brown, 2009) et de géographes (Newman, Paasi, 1998 ; Van Houtum *et al.*, 2005), cela suppose d'envisager dans un même mouvement les phénomènes post-modernes de déterritorialisation propres à l'ère de la globalisation et les phénomènes typiquement modernes, à l'inverse, de territorialisation de l'autorité politique.

7 En d'autres termes, si le projet supranational européen remet en cause la conception moderne de l'État fondée, depuis Thomas Hobbes (2000 [1651]), sur le principe d'une souveraineté absolue et indivisible s'exerçant sur une population donnée établie sur un territoire donné, il reproduit – ou mime – également la figure classique de l'État (voir Goyard-Fabre, 1997) dont il tend à reprendre, au moins symboliquement, les caractéristiques les plus traditionnelles. Le projet d'« espace cosmopolitique » fréquemment associé à l'Union européenne, c'est-à-dire l'idée d'un espace dans lequel le citoyen d'un État membre se projetterait dans une échelle supérieure, l'échelle européenne, et se concevrait comme citoyen de l'Europe sans pour autant nécessairement renoncer à son identité première, ce projet donc, se trouve tout à la fois politiquement promu *et* contredit dans les faits par les pratiques européennes.

8 Dans cet article, nous défendons la thèse selon laquelle l'Union est aujourd'hui confrontée à une aporie, à une contradiction logique fondamentale, résultant de la tension, selon nous spécifiquement européenne, entre frontières intérieures et frontières extérieures. L'Union porte en effet un projet cosmopolitique, certes, mais géographiquement et politiquement limité. Au cœur de ce projet se trouve nichée l'idée selon laquelle la mobilité des uns suppose nécessairement l'immobilité des autres qui se voient dénier jusqu'au simple « droit de visite » ou principe « d'hospitalité universelle » déjà évoqué par Immanuel Kant dans son *Projet de paix perpétuelle* (1991 [1795], pp. 26-29 ; voir aussi Deleixhe, 2014).

9 Le propos se déploiera en trois temps. Premièrement, nous nous attachons à établir la généalogie du thème de la frontière dans le processus d'intégration européenne. Nous revenons ainsi sur les grands jalons historiques, politiques et juridiques qui ont marqué la montée en puissance du thème de la frontière dans le projet d'intégration européenne. Dans un second temps, l'article examine la question de l'effacement des frontières intérieures. Nous montrons comment s'est tissé un lien fondamental entre la reconnaissance d'un droit à la libre circulation, l'institution de la citoyenneté européenne et, enfin, ce que nous appelons « une communauté politique des Européens ». Enfin, dans un troisième et dernier temps, l'article examine le mouvement généralement présenté comme corolaire ou complémentaire du précédent, à savoir le renforcement du thème de la « gestion intégrée des frontières extérieures », autrement dit celui du contrôle des frontières de l'Union. Nous montrons que, s'il se joue *à l'interne*, le processus de construction de la communauté politique se joue aussi dans la relation avec l'externe, avec une figure de l'altérité construite à la faveur de la coopération européenne en matière de surveillance et de contrôle des frontières extérieures.

10 Enfin, signalons que cet article n'a pas la prétention de proposer une réflexion radicalement neuve ou originale sur les frontières en Europe. Il entend d'abord faire œuvre de synthèse[1] et, à cet égard, ne surprendra pas les spécialistes des études frontalières. Cette synthèse – forcément imparfaite et lacunaire – nous apparaît toutefois nécessaire à l'heure où les hasards de l'actualité ont fait s'entrechoquer, la même année, les trente ans de l'accord de Schengen signé en juin 1985, la crise migratoire et humanitaire en Méditerranée et, enfin, le retour des barrières de séparation aux frontières des États membres de l'Union européenne.

La naissance du thème de la frontière en Europe : libre circulation, espace, territoire

11 L'émergence de la question de la frontière dans le champ européen est historiquement liée à l'objectif de la libre circulation des personnes au sein de l'espace communautaire. La question de la mobilité, des déplacements, de la circulation des individus est donc « première » en ce qu'elle précède toute préoccupation pour la frontière et son contrôle.

12 La question des mobilités est en effet déjà présente, sous une forme certes embryonnaire, dans le traité de Rome de 1957. L'article 2 du traité précise que la Communauté promeut des relations plus étroites entre les États qu'elle réunit par l'établissement d'un marché commun et par le rapprochement progressif des politiques des États membres. Ce marché commun prendra dans un premier temps la forme d'une union douanière dans laquelle un tarif douanier extérieur unique constituera la première forme d'une frontière *externe* commune aux différents États. Le projet européen tel que défini par les États fondateurs est cependant bien plus large et plus ambitieux que celui de la création d'une union douanière. Le marché commun doit en effet s'appuyer, à terme, sur les fameuses « quatre libertés » que sont la libre circulation des services, des marchandises, des capitaux, mais aussi des personnes.

13 Présent au cœur du traité fondateur de l'intégration européenne sous la forme de l'objectif économique de la mobilité des travailleurs, le principe de la libre circulation des personnes ne sera toutefois *effectivement* pris en compte par les États membres que bien plus tard, dans le courant des années 1970. Entre-temps, la libre circulation des personnes a changé de signification. Elle n'est plus pensée comme un simple paramètre permettant d'assurer l'efficacité du marché commun, mais plutôt comme un projet devant donner un nouveau souffle à l'intégration européenne.

14 Dans le contexte de la crise de l'intégration européenne de la fin des années 60, le sommet de La Haye de 1969 propose en effet de relancer l'intégration européenne en parachevant le marché unique (Van der Harst, 2003, pp. 5-10). L'objectif est tout autant politique qu'économique, comme en attestent quelques années plus tard le rapport Tindemans de 1975, puis le Conseil européen de Fontainebleau de juin 1984. La disparition des contrôles aux frontières entre les États membres y est explicitement inscrite dans la perspective plus large du renforcement d'une « Europe des citoyens » ayant vocation à contrebalancer une « Europe des marchands » de plus en plus décriée (Magnette, 1999, pp. 110-113). Il s'agit de donner à la construction européenne une dimension concrète, sensible, en faisant entrer l'Europe dans la vie quotidienne des Européens.

15 Cette connexion entre la mobilité des individus et l'enjeu politique de la création d'une identité européenne fait alors écho aux analyses transactionalistes qui, à la suite de Karl Deutsch (Deutsch *et al.*, 1957), prédisaient quelques années plus tôt qu'un renforcement des interactions entre Européens nourrirait à terme une identité commune. Ce postulat théorique est aujourd'hui largement invalidé empiriquement (voir Kuhn, 2015). Dans certain cas, la crainte de la concurrence accrue sur le marché du travail intra-européen du fait de la libre circulation des travailleurs est même perçue comme une source d'inquiétude ou, en tout cas, de méfiance entre Européens (Mercenier, forthcoming). Il n'empêche, l'irruption du politique a fait naître une tension qui, depuis, n'a pas quitté le débat sur la libre circulation : l'Européen mobile est tout à la fois considéré comme un agent économique de la réalisation du projet économique libéral de grand marché intérieur et un acteur politique fondant à travers sa mobilité une ébauche de communauté (cosmo-)politique européenne.

16 En évoquant pour la première fois dans le droit primaire européen un « espace européen sans frontières intérieures » (article 13), l'Acte unique de 1986 marque une première étape sur cette voie de la politisation. La notion d'*espace* n'est pas choisie par hasard. Elle écarte à dessein celle de *territoire*, juridiquement plus définie mais politiquement plus problématique car étroitement liée au référentiel stato-national. Pour autant, la notion d'espace renvoie bel et bien à l'idée d'une zone aux contours certes relativement flous mais néanmoins identifiables. Elle renvoie à une forme de territorialité commune à l'ensemble des États membres. Bref, si l'espace qui est évoqué n'est pas un territoire, il n'en est pas moins le cadre spatial partagé dans lequel s'inscrit une communauté politique naissante. L'idée d'espace crée un lien symbolique

entre l'Europe et les citoyens, là où l'idée de marché unique pêchait par son manque d'âme et l'absence de contenu politique. Le concept d'espace porte en lui un récit, une vision que l'Europe offre d'elle-même et de son avenir : il symbolise le développement d'une Europe ambitieuse, porteuse d'un projet politique et historique majeur.

17 La réalisation d'un espace européen intégré ne pouvant toutefois se faire au prix de la détérioration de la sécurité des Européens, la suppression des contrôles aux frontières intérieures appelait en retour une intervention accrue de la Communauté dans le contrôle des frontières extérieures de l'Union et, plus largement, une coordination renforcée dans des domaines – régaliens – jusqu'alors jalousement préservés par les États membres : la police, la justice pénale, les contrôles aux frontières (Anderson, 2003, p. 57 ; Sabatier, 2001, p. 139 et ss). Suivant une logique déjà à l'œuvre à l'époque dans le cadre de la coopération Schengen, c'est-à-dire hors cadre communautaire (Herblay, 1998 ; Nanz, 1995), la suppression des contrôles s'est donc accompagnée de l'adoption de mesures dites « compensatoires » à la libre circulation des personnes, mesures visant, comme leur nom l'indique, à « compenser » les effets négatifs supposés de la suppression des contrôles aux frontières par l'adoption de diverses dispositions en matière d'immigration, d'asile, de police et de justice pénale. Rassemblées à Maastricht sous le vocable de « questions d'intérêt commun », ces matières constitueront la substance du troisième pilier de l'Union européenne, consacré à la coopération dans les domaines de la justice et des affaires intérieures (JAI).

18 À Maastricht, la toute nouvelle Union européenne se voit donc reconnaître une compétence spécifique dans le champ de la sécurité intérieure (Montain-Domenach, 1999 ; De Lobkowicz, 2002). Politiquement, l'étape est cruciale. Les États membres acceptent pour la première fois de déconnecter certains aspects des politiques de sécurité de leur cadre national. Ils brouillent ce faisant la figure moderne de l'État en initiant un processus de communautarisation des questions d'asile, d'immigration et de contrôle aux frontières, sans pour autant renoncer véritablement à leur monopole des « moyens légitimes de la circulation » (Torpey, 2006). Résultant, selon Torpey, d'une construction bureaucratique longue de plusieurs siècles, ce monopole a progressivement privé les individus de la liberté de se déplacer et les a contraints à obtenir, auprès d'une autorité publique et non plus privée, des autorisations de circuler. Il leur assigne des « identités » dont ils ne peuvent se défaire et qui conditionnent leur accès à différents espaces.

19 Le traité d'Amsterdam (1997) renforce le mouvement de communautarisation et, avec lui, le brouillage de la figure de la frontière étatique. Il donne aux États membres un nouvel objectif, celui de « maintenir et de développer […] un espace de liberté, de sécurité et de justice au sein duquel est assurée la libre circulation des personnes » (Article 2 TUE). Cette évolution sera confirmée et approfondie avec l'adoption de programmes d'action pluriannuels successifs : programme de Tampere (1999-2004), programme de La Haye (2004-2009), programme de Stockholm (2010-2014). Le traité de Lisbonne de 2007 finit quant à lui d'accomplir l'œuvre de communautarisation des questions de sécurité intérieure. Surtout, il marque le point d'orgue d'une opération politique par laquelle la libre circulation est traitée au travers du prisme de la politique de sécurité, elle-même largement résumée à ce qu'il convient désormais d'appeler « la gestion intégrée des frontières extérieures » (voir point 3).

L'effacement des frontières intérieures : de la libre circulation à la citoyenneté européenne

20 La réalisation progressive de l'espace de liberté, de sécurité et de justice doit être appréhendée comme un grand projet mobilisateur, un projet éminemment politique, susceptible d'introduire dans le processus d'intégration européenne le dynamisme indispensable à sa perpétuation et à sa légitimation. Ce projet vise à réconcilier les individus avec l'Europe et à créer, selon la formule consacrée, une « union sans cesse plus étroite entre les peuples européens[2] ». Et, de fait, la libre circulation est généralement considérée, par les Européens, comme l'un des principaux acquis de l'intégration européenne. Le droit de circuler librement dans un espace intégré représente même à certains égards le principal – voire le seul – attribut de la citoyenneté européenne instituée par le traité de Maastricht (Damay, 2014).

21 De ce point de vue, le citoyen faisant usage de son droit à la libre circulation incarnerait l'archétype d'un futur « Homme européen » (*Homo Europeanus*). Débarrassé de ses habits nationaux, mais aussi de ses caractéristiques ethniques ou sociales, cet Homme européen n'aurait plus rien à voir avec la figure traditionnelle du migrant. Symboliquement, il serait un « libre circulant » ou un « *free mover* » (Favell, 2009a), agissant quotidiennement et en toute inconscience comme un pionnier de l'identité européenne (Shore, 2000 ; Recchi, Favell, 2009).

22 Ainsi, en répercutant dans un communiqué de presse (Commission, 2014a) les résultats d'une étude sur les effets de la mobilité transnationale sur les compétences et l'employabilité des étudiants (voir Commission 2014b), la Commission européenne faisait preuve, en septembre 2014, d'un romantisme qu'on lui connaît peu d'habitude. Elle soulignait alors que les anciens étudiants Erasmus sont plus enclins à former des couples transnationaux que les autres : 33 % des anciens étudiants Erasmus partagent leur vie avec une personne de nationalité différente, contre seulement 13 % pour les étudiants ayant effectué toutes leurs études dans leur pays d'origine. L'enquête souligne également que 27 % des étudiants Erasmus auraient rencontré leur conjoint ou partenaire de vie pendant leur séjour Erasmus. Surtout, la Commission annonce que, selon ses estimations, environ un million de bébés seraient nés de « couples Erasmus » depuis 1987, date du lancement du programme de mobilité estudiantine (Commission, 2014a).

23 Le chiffre des « bébés Erasmus » ne s'appuie en réalité sur aucune analyse sérieuse. Il ne figure d'ailleurs pas dans l'étude sur la mobilité transnationale. Il n'en reste pas moins que la sortie de la Commission est révélatrice du récit sur lequel elle entend construire la communauté imaginée (Anderson, 1996) européenne : l'identité européenne ne peut être selon elle le fruit que de la circulation des personnes dans un espace unifié, d'un brassage permanent et durable des cultures et des langues. Le film *L'Auberge espagnole* du réalisateur français Cédric Klapish et sa vision idéalisée d'une jeunesse cosmopolite intégrant le programme d'échange *Erasmus* n'est pas loin[3]. Ce que la Commission européenne oublie cependant de souligner dans le compte rendu qu'elle dresse de l'étude sur la mobilité transnationale des étudiants, c'est que le programme Erasmus produit aussi plus de célibataires que de couples : 64 % des personnes passées par la case Erasmus vivaient seuls au moment de l'enquête, contre seulement 40 % des personnes qui ne sont jamais parties pour leurs études (Commission, 2014b). Plus généralement, le programme d'échange de la Commission ne produit pas l'identité européenne recherchée mais bien plutôt une « bulle *Erasmus* » (Ciccheli, 2012, p. 147) dans laquelle les étudiants en situation de mobilité vivent une sociabilité parallèle, loin de leur vie ordinaire, mais aussi de celle des sociétés d'accueil (Sigalas, 2010). Rien n'indique, dans les enquêtes menées, que l'expérience *Erasmus* modifierait le rapport à l'Europe dans le sens du renforcement d'un sentiment d'appartenance à un espace cosmopolitique (Kuhn, 2015, pp. 47-48). Les étudiants mobiles sont ouverts aux principes cosmopolitiques *avant* de s'engager dans le programme d'échange. Autrement dit : on prêche des convaincus (Recchi, 2015, pp. 123-143). En dépit du romantisme affiché par les institutions européennes, le bilan *Erasmus* n'est donc pas aussi « rose » qu'il y paraît de prime abord.

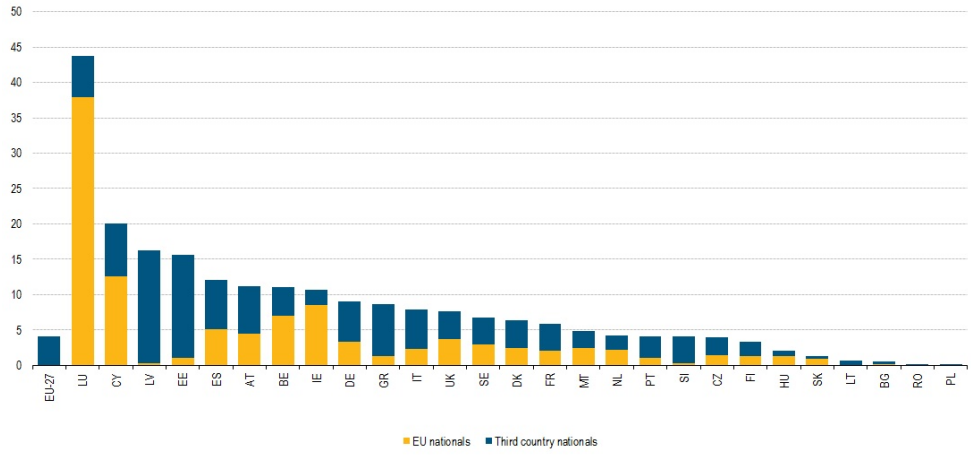
24 Plus fondamentalement, le récit de la libre circulation qui sous-tend les déclarations de la Commission est celui sur lequel se construit la conception même de la citoyenneté européenne. En 2013, la Commission décidait de faire de l'année 2013 l'« Année européenne des citoyens ». Dans cette perspective, elle fixait un an plus tôt l'objectif général de cette année des citoyens. Il s'agissait alors de « faire en sorte que tous les ressortissants de l'UE soient au courant des droits dont ils jouissent dans un contexte transfrontalier en vertu de leur statut de citoyens de l'Union, afin de leur permettre de décider en connaissance de cause s'ils souhaitent faire usage de leur droit de circuler librement et de faciliter l'exercice effectif de ce droit » (Commission, 2012, p. 3). La citoyenneté européenne est donc pensée comme étant nécessairement transnationale (Magnette, 2009, p. 274), mais aussi essentiellement civile. Elle se résume au droit de circuler et de séjourner librement dans un autre pays de l'Union (Damay, 2014). Les autres droits, en ce compris un droit aussi fondamental que le « droit de vote » dans le pays de résidence, ne sont évoqués qu'au titre de droits indirectement attachés à la citoyenneté de l'Union. En résumé, c'est du droit à libre circulation que découlent les autres

droits, mais aussi, du moins aux yeux de la Commission européenne, la possibilité d'une identité européenne commune aux citoyens de l'Union.

25 Cette réduction de la citoyenneté européenne à la libre circulation apparaît problématique à plusieurs égards.

26 Premièrement, cette opération discursive et juridique occulte une réalité très éloignée du récit européen dominant : seule une infime minorité des Européens fait usage de son droit à la libre circulation. Alors que 12 % des Américains sont nés à l'étranger, à peine un Européen sur cinquante, soit 2 % de la population, vit en dehors du pays où il est né (Favell, 2010, p. 35). Corolairement, les données Eurostat montrent que seuls deux États membres, statistiquement peu signifiants, le Luxembourg et Chypre, comptent plus de 10 % d'étrangers issus de l'UE dans leur population (Figure 1). L'Europe d'aujourd'hui se caractérise d'abord et avant tout par la sédentarité des populations, pas par la mobilité. Le développement des États-nations et de leurs puissants mécanismes intégrateurs, tels que l'enseignement public obligatoire ou des régimes de protection sociale qui ne permettent que difficilement la portabilité des droits sociaux d'un pays à l'autre, ont largement contribué à fixer spatialement les individus.

Figure 1. Part des étrangers dans la population des États membres.



For Malta latest available data (for 1 January 2012) are used only for totals, the rest are estimated; population data for HR comes from 2011 Census as on 31 March 2011
Source: Eurostat Reference Year 2011 (migr_pop1ctz)

27 Deuxièmement, le citoyen mobile célébré par la Commission européenne n'est pas n'importe quel citoyen. Il est socialement identifiable. Le citoyen mobile que l'on entend favoriser n'est pas le travailleur manuel ou le mineur des années 50. Il s'agit d'un Européen cosmopolite, polyglotte, dynamique, souvent jeune, bénéficiant d'un capital social important et disposant d'un diplôme de l'enseignement supérieur. Cet Européen appartient à la classe moyenne supérieure et correspond peu ou prou à la figure des *Eurostars* décrite par Adrian Favell (2008) dans son ouvrage *Eurostars and Eurocities* ou à celles des « pionniers » (Favell et Recchi, 2009), c'est-à-dire à ces personnes ayant su profiter pleinement des opportunités offertes par une Europe intégrée. La libre circulation que l'on décrit, celle que l'on souhaite valoriser et promouvoir, est d'abord et avant tout celle des « talents » qui se déplacent librement au sein d'une « économie de la connaissance » dont on vante les mérites depuis le Conseil européen de Lisbonne de mars 2000. Si le citoyen européen mobile est l'archétype de l'Homme européen évoqué plus haut, il est aussi, et peut-être même d'abord, l'archétype de l'homme (néo-)libéral rêvé par les services de la Commission européenne. Sa mobilité et son dynamisme sont des facteurs d'efficacité du marché intérieur et de promotion d'une croissance économique fondée sur l'initiative individuelle.

28 Enfin, troisièmement, le récit de la citoyenneté comme droit à la libre circulation des personnes oublie parfois que tous les citoyens européens ne sont pas forcément sur un pied d'égalité devant le droit à la libre circulation. Les « mesures transitoires » à la libre circulation des personnes négociées avant les élargissements historiques de 2004 et de 2007 organisaient en effet une « régulation différentielle de la libre circulation des citoyens des 'nouveaux États

membres' » (Pullano, 2014, pp. 111-112). Chaque État a ainsi pu négocier bilatéralement, avec les nouveaux entrants, les modalités et la durée – d'au maximum sept ans – de la période transitoire précédant la pleine application des accords de Schengen. Dans ce cadre, des restrictions importantes ont été posées à la mobilité des travailleurs roumains et bulgares vers les autres pays de l'Union. Ces restrictions n'ont été levées que récemment, le 1er janvier 2014, sans pour autant que ces deux États ne deviennent membres de l'espace Schengen.

29 Ces mesures transitoires révèlent une citoyenneté à géométrie variable, une forme de stratification tant géographique que temporelle des citoyennetés. Une inégalité a donc été créée entre des individus disposant pourtant tous du statut de « citoyen européen ». Même si la restriction ne fut que temporaire, cette stratification témoigne de la dimension éminemment politique du processus permettant l'entrée dans la communauté politique européenne. De ce point de vue, l'adhésion à l'UE d'un nouvel État membre ne suffit pas forcément à faire entrer ses ressortissants dans une citoyenneté européenne pleine et entière. Si certaines frontières – juridiques et géographiques – sont effectivement franchies, ou plutôt déplacées, au lendemain de l'entrée d'un État dans l'Union, d'autres ne le sont pas encore. En d'autres termes, la transposition dans les ordres juridiques nationaux de l'acquis communautaire ne suffit pas, à elle seule, à garantir l'entrée dans la communauté politique des Européens.

30 Cette dernière dynamique, celle de la distinction Eux/Nous, dont on trouve des expressions au sein même de l'Union européenne, s'exprime avec beaucoup plus de force encore dans les relations entre les États membres et les pays du voisinage de l'Union. Car si le projet (cosmo-)politique européen admet certaines limitations au sein même de l'Union européenne, ces limitations apparaissent plus évidentes encore lorsque l'on s'intéresse à la fonction politique des frontières extérieures de l'Union.

Le renforcement des frontières extérieures : altérité, sécurité, légitimité

31 Ligne de partage entre des entités politiques, entre des aires de souveraineté, la frontière symbolise aussi l'espace géographique où l'ordre intérieur – dans le cas européen un ordre intérieur en construction – fait face aux insécurités et aux désordres, qu'ils soient réels ou supposés, de l'extérieur. Pour le philosophe Etienne Balibar, la frontière est à la fois une limite géographique et une limite éthique : « La frontière est par excellence le lieu où sont suspendus les contrôles ou les garanties de l'ordre juridique 'normal' […], le lieu où le 'monopole de la violence légitime' prend la forme d'une contre-violence préventive » (Balibar, 2000, p. 56). Symboliquement, elle redevient le « front » auquel elle est étymologiquement liée (voir Foucher, 1991). Les frontières seraient le point où le statut du citoyen, et *a fortiori* celui du non-citoyen, rejoint à nouveau la condition de « sujet » et où la participation politique fait place au règne de la « police ». Chez Balibar (2001, p. 61), la frontière est enfin « la condition absolument non démocratique ou 'discrétionnaire' des institutions démocratiques ». Pour reprendre l'analyse éclairante de Martin Deleixhe (2014, p. 53), la frontière en tant qu'institution serait confrontée à une aporie insurmontable : une délibération démocratique à propos des frontières présuppose une collectivité circonscrite dont l'existence n'est rendue possible que par l'identification préalable des participants au débat ; identification elle-même rendue possible par la délimitation arbitraire d'une frontière.

32 Cette conception de la frontière comme *institution-limite* (Balibar, 2001, p. 175) semble bien loin du projet européen et de ses valeurs proclamées. Elle se révèle pourtant étonnamment pertinente lorsque l'on se penche sur les modalités de la gestion intégrée des frontières extérieures de l'Union et, en particulier, sur les réponses apportées par l'Union face à la crise humanitaire en Méditerranée. De manière surprenante, l'Union européenne reproduit en effet à son échelle la fiction fondatrice du « contrat social » de Thomas Hobbes (2000 [1651]). Le triptyque « liberté, sécurité, justice » porté sur les fonts baptismaux par le traité d'Amsterdam rompt de ce point de vue avec la conception principalement technocratique et diplomatique de la légitimité sur laquelle a longtemps reposé l'intégration européenne (Magnette, 2003, pp. 25-34). Il active à l'inverse une dynamique de légitimation politique plus classique qui

articule, d'une part, l'offre publique de sécurité et, d'autre part, la demande de protection des citoyens.

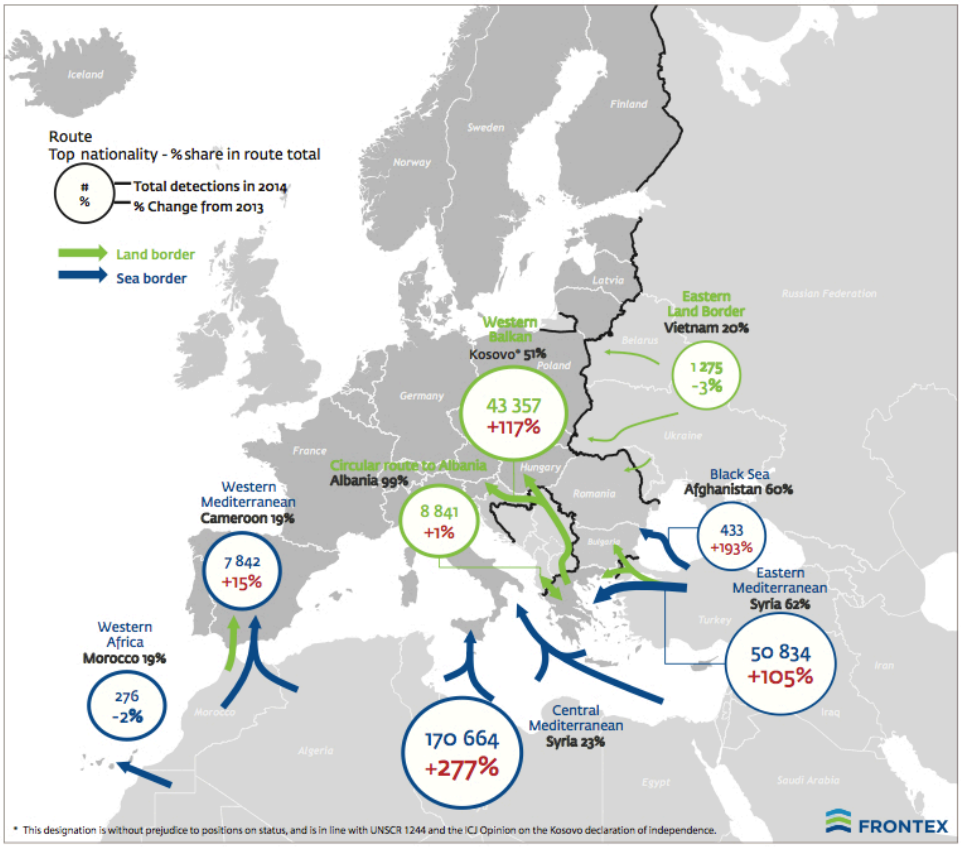
33 Nous avons montré ailleurs (Duez, 2008) qu'en faisant sienne cette équation, les institutions européennes s'offrent un réservoir de légitimation considérable. Elles empruntent également la voie qui, du XVIIème au XXème siècle, a permis la naissance puis la consolidation des États-nations européens. Le pari est cependant risqué. La difficulté réside dans le fait que les fonctions régaliennes, qui constituent le domaine central de l'action de la puissance publique, n'ont été que très partiellement affectées par la construction européenne. L'Union européenne n'a à sa disposition ni policiers, ni douaniers, ni garde-frontières, ni cours et tribunaux ordinaires, ni administrations d'exécution.

34 Créée en octobre 2004 dans le triple contexte des réponses politiques aux attentats du 11 septembre 2001, de la perspective de l'élargissement de l'Union à 10 nouveaux États et d'une actualité brûlante du thème de la migration irrégulière, notamment dans les zones frontalières des détroits de Gibraltar et du Pas-de-Calais (Duez, 2008), l'agence Frontex incarne tout à la fois la tentation mimétique d'une Commission européenne, désireuse de voir confié à l'Union l'exercice de missions quasi-étatiques de police des frontières, et les limites de cette stratégie.

35 En dépit des souhaits, notamment français, formulés dans le contexte de la crise des réfugiés de 2015, Frontex est loin d'être l'embryon d'un corps européen de garde-frontières que d'aucuns appellent de leurs vœux (voir Commission, 2014c). Si l'agence est surtout connue pour les opérations qu'elle coordonne en Méditerranée, elle apparaît d'abord et avant tout comme une structure d'analyse de risque (Jeandesboz, 2014, pp. 13-14). L'une des principales missions de l'agence est de rassembler et d'analyser les informations récoltées auprès des États membres, des États tiers partenaires, et du secteur privé, afin de dresser l'image la plus précise possible de la situation aux frontières de l'Union. Frontex dispose à cet effet de son propre modèle d'analyse, le *Common Integrated Risk Analysis Model* (CIRAM), grâce auquel elle fournit aux États membres des informations ciblées permettant d'améliorer la sécurité frontalière. Pour partie publique, cette analyse de risque vise tout aussi bien à anticiper les flux migratoires irréguliers, leur localisation et leur ampleur, qu'à identifier les faiblesses des États en matière de contrôle aux frontières.

36 Si elle n'est pas un corps de garde-frontières communautaire, et si l'on ne parle pas, comme aux États-Unis, de « prévention par la dissuasion » (« *prevention through deterrence* ») (voir Ritaine, 2009, p. 24) lorsque l'on décrit l'enjeu du contrôle des flux migratoires irréguliers, la stratégie de l'agence Frontex donne néanmoins à penser que l'insécurité aux frontières est élevée, et qu'elle nécessite par conséquent la mobilisation de moyens exceptionnels puisant largement dans les pratiques opérationnelles et les référentiels d'action issus du monde militaire. Par son action sur le terrain et dans ses discours, l'agence véhicule l'idée d'un « front » où se mêlent la lutte contre l'immigration irrégulière et le combat contre le crime organisé, et ce alors même que les statistiques disponibles laissaient plutôt à voir – exception faite de la crise actuelle en Méditerranée centrale (Frontex, 2014) – un tassement des flux migratoires irréguliers depuis une quinzaine d'années (Clandestino, 2009 ; Duez, 2013). Les cartes régulièrement produites par l'agence Frontex à l'occasion de son travail « d'analyse de risques » portent ainsi en elles un discours implicite sur la relation entre un en-dedans européen à protéger et un en-dehors décrit comme menaçant. Elles renforcent l'idée d'une « invasion » de l'Europe par des hordes de migrants. La carte relative aux détections des franchissements irréguliers des frontières extérieures reprise dans le rapport du rapport *Annual Risk Analysis 2014* de Frontex reproduite ci-dessous en est un exemple parmi d'autres (Figure 2).

Figure 2. Detections of illegal border-crossing in 2014 with percentage change on 2013, by route.



Source: FRONTEX (2014), *Annual Risk Analysis – 2015*, Warsaw, April 2015, p. 19.

37 Parce que Frontex n'est pas un corps de gardes-frontières européen, parce que l'Union européenne ne dispose d'aucun moyen coercitif propre et parce qu'elle déploie, dans le même temps, un discours sur le péril aux frontières extérieures, elle se trouve confrontée au dilemme suivant : comment répondre aux attentes qui seraient suscitées auprès des citoyens européens avec les maigres ressources qui sont les siennes ? Comment concilier les formidables ambitions du discours européen en matière de sécurité aux frontières extérieures et la volonté des États de ne rien céder de leurs prérogatives ?

38 En fait, l'agence Frontex, aussi visible et médiatique soit-elle, n'est que la face émergée de la politique européenne de gestion des frontières. Cette politique accorde en effet une place croissante à des éléments nettement moins visibles s'appuyant sur un usage intensif de technologies de surveillance électronique, de systèmes d'imageries, de réseaux informatiques et sur l'automatisation des procédures de contrôle des voyageurs (Commission 2008a et b ; Dijstelbloem et Meijer, 2011). En l'absence de moyens opérationnels propres, l'Union s'est en effet engagée sur la voie d'une frontière électronique ou « frontière intelligente » (« *smart borders* ») s'inspirant notamment du projet américain *Secure Border Initiative* (voir Le Texier, 2010, pp. 759-762). L'objectif de l'entreprise est double : il vise simultanément la surveillance des personnes et celle de vastes espaces géographiques faiblement peuplés, en particulier sur la façade maritime du Sud de l'Europe.

39 Dans le premier cas, la surveillance des personnes, il s'agit de surveiller les flux de voyageurs et les déplacements des ressortissants de pays tiers qui franchissent les frontières extérieures de l'espace Schengen par centaines de millions chaque année, tout en veillant à ce que les mobilités des voyageurs remplissant toutes les conditions d'accès au territoire de l'Union soient facilitées (Ceyhan, 2010 ; Duez et Bellanova, 2012 ; Bellanova et Duez 2012). Concrètement, grâce aux nouvelles technologies, on souhaite suivre les itinéraires des voyageurs tout en rendant cette surveillance invisible/insensible pour les personnes dites « de bonne foi ». Du point de vue strictement financier, le recours aux nouvelles technologies est

présenté – de manière souvent abusive – comme un moyen de réduire le coût des contrôles aux frontières en permettant un travail plus ciblé des garde-frontières. Chaque année, plus d'un demi-milliard de personnes arrivent dans l'un des 600 aéroports que compte l'Union (Tableau 1). Parmi ces arrivées, quelque 58 % nécessitent un contrôle à la frontière, soit 320 773 136 contrôles aux frontières en 2013. Ces chiffres, impressionnants, ne tiennent bien évidemment pas compte des nombreuses arrivées aux autres points d'entrée – maritimes ou terrestres – aux frontières extérieures. Ils justifient, dans le discours communautaire, un investissement dans des dispositifs technologiques censé faciliter la tâche des services de contrôle aux frontières.

Tableau 1. Arrivées par types de trajets dans les aéroports européens (2009-2013).

	2009	2010	2011	2012	2013
Arrivées intra-UE/Schengen (total)	*451 752 882*	*458 234 222*	*491 812 533*	*488 918 164*	*548 556 638*
Arrivées UE non-Schengen dans UE non-Schengen	35 261 246	31 902 549	32 087 444	31 995 197	34 482 692
Arrivées UE non-Schengen dans Schengen	54 776 399	53 439 118	58 423 605	59 036 633	70 922 296
Arrivées Schengen dans EU non-Schengen	54 519 640	53 110 401	57 532 214	58 377 691	71 831 715
Arrivées Schengen dans Schengen	307 195 597	319 782 154	343 769 270	339 508 643	371 319 935
Arrivées hors UE (total)	*98 858 409*	*107 624 147*	*111 537 220*	*116 833 684*	*143 536 433*
Arrivées hors UE dans UE non-Schengen	27 444 807	27 973 986	28 478 404	29 057 849	34 160 798
Arrivées hors UE dans Schengen	71 413 602	79 650 161	83 058 816	87 775 835	109 375 635
Arrivées et contrôles aux frontières					
Arrivées nécessitant contrôles aux frontières	243 415 694	246 076 215	259 580 483	266 243 205	320 773 136
Arrivées ne nécessitant pas de contrôles aux frontières	307 195 597	319 782 154	343 769 270	339 508 643	371 319 935

Source: FRONTEX (2014), *Annual Risk Analysis – 2015*, Warsaw, April 2015, p. 13.

40 Au plan opérationnel, la surveillance des personnes prend la forme de divers dispositifs, actuels ou à venir, qui s'inspirent parfois lourdement de dispositifs existant en dehors de l'Union (États-Unis, Canada, Australie) ou dans certains États membres (France et Royaume-Uni notamment) : dispositifs d'analyse des données passagers – données API (*Advance Passenger Information*), qui rassemblent des informations de base figurant sur les documents d'identité et de voyage, ou dispositifs PNR (*Passenger Name Records*), qui permettent l'extraction de profils « à risque » au départ des fichiers passagers plus élaborés (Bellanova, 2014) –, système d'enregistrement des entrées et des sorties des ressortissants des pays tiers admis pour un séjour de courte durée (*Entry-Exit System* ou EES), dispositif pour les voyageurs enregistrés et réputés de bonne foi (*Registered Traveller Programme* ou RTP), etc.

41 Dans le second cas, la surveillance des espaces, il s'agit plutôt d'intégrer différents systèmes de surveillance des zones frontalières développés à des fins civiles ou militaires puis reconvertis en instrument de contrôle aux frontières au sein d'un macro-dispositif de surveillance électronique. Le projet EUROSUR est incontestablement le meilleur exemple de ce type de projet. A terme, EUROSUR interconnectera des bases de données et des équipements de surveillance maritime tels que des systèmes d'identification automatique ou des systèmes de monitoring du trafic, d'une part, et, d'autre part, les unités nationales en charge du contrôle aux frontières, comme par exemple le dispositif français SPATIONAV ou le SIVE espagnol (Amicelle *et al*., 2009, pp. 25-29). EUROSUR doit ainsi permettre aux États membres de connaître en temps réel la situation à leurs frontières extérieures et d'accroître leurs capacités de détection, d'identification et d'interceptions des personnes tentant de pénétrer irrégulièrement dans l'Union (Commission, 2008b). En d'autres termes, le système vise à établir un cadre technique commun permettant de rationaliser la coopération et la communication entre les autorités nationales compétentes. Il produit à cet effet une *situational picture* ressemblant à une version enrichie en information du logiciel *google maps*. Surtout, en tant qu'instrument d'action publique, cet outil cartographique est bien plus qu'un simple dispositif technique politiquement neutre. Comme toute carte à finalité politique, l'interface cartographique d'EUROSUR est porteuse de ce que Pierre Lascoumes appelle « une conception concrète du rapport politique/société » (2007, p. 3). Elle produit une représentation graphique, partagée par tous les États membres, d'un espace européen commun, politiquement construit à l'occasion d'un effort de surveillance des frontières (voir aussi Duez et Bellanova, 2014). Nous avons déjà souligné plus haut les effets cognitifs puissants de ce type de représentation.

Conclusion

42 Dans la pratique communautaire, la tension entre « ouverture » (libre circulation/*soft borders*) et « fermeture » (gestion des frontières extérieures/*hard borders*) a fait émerger une rhétorique hybride de la fermeture sélective des frontières rendue possible par la magie des nouvelles technologies. Sous les coups de boutoir de la mondialisation, de l'intégration des marchés et de l'essor des flux transnationaux, la frontière est toujours moins une barrière et de plus en plus un filtre. De fait, pour certains citoyens – et pour paraphraser les mots de Stefan Zweig dans son autobiographie *Le Monde d'Hier. Souvenir d'un Européen* (1942, pp. 476-477) – il est aujourd'hui possible de traverser les frontières entre les États membres avec autant d'insouciance que lorsque l'on franchit le méridien de Greenwich. Cette fluidité des déplacements est, nous l'avons dit, plébiscitée par les citoyens de l'Union qui y voient l'une des principales réalisations de l'intégration européenne. Elle a cependant un prix : la mise en place de dispositifs de contrôle visant à surveiller les mobilités des citoyens et, surtout, à empêcher les déplacements jugés illégitimes ou indésirables de certains ressortissants de pays tiers. Avec le renforcement de la surveillance des frontières de l'Union, il devient de plus en plus difficile de rejoindre irrégulièrement l'Europe. Le recours aux passeurs – même s'il a toujours existé – est aujourd'hui un impératif tant certaines portions de frontières sont devenues étanches pour les « indésirables ». Le développement du trafic des êtres humains, la prise de risque accrue par les migrants, l'abandon « volontaire » par ces derniers de leur sort aux mains d'individus peu scrupuleux et, *in fine*, la répétition de drames à peine concevables aux portes de l'Europe font ainsi figure de conséquences directes d'une politique européenne de renforcement des contrôles aux frontières extérieures portée par le récit de l'Europe menacée.

43 Le récit de la libre circulation, *a priori* plus conforme aux valeurs de l'Union que celui du contrôle aux frontières extérieures, n'en est pas moins problématique lui aussi tant il semble déconnecté des réalités vécues par la grande majorité des Européens. La mobilité intra-européenne ne concerne aujourd'hui qu'une petite minorité des citoyens de l'Union, tandis que celle des citoyens les plus pauvres, loin d'être valorisée, suscite au contraire une méfiance croissante : en atteste ces dernières années la polémique autour de l'expulsion des Roms de France – souvent des citoyens roumains ou bulgares, donc des citoyens européens – ou encore les débats récurrents sur la concurrence jugée déloyale des travailleurs de l'Est de l'Europe

dont le « plombier polonais » fut sans doute la figure la plus emblématique. Dans le contexte des débats entourant, en France, le projet de traité constitutionnel européen au printemps 2005 puis, en 2006, le projet de directive relative aux services dans le marché intérieur[4], dite directive « Bolkestein » du nom du Commissaire européen au Marché intérieur Frits Bolkestein, cette figure du « plombier polonais » incarnera pour nombre d'opposants aux deux textes le risque le plus tangible du *dumping social* (voir notamment Crespy, 2012).

44 Surtout, ces deux récits se rejoignent pour nous proposer un narratif bien connu : celui du nécessaire ancrage territorial de la communauté politique. De fait, tant l'effacement des frontières intérieures et la libre circulation des personnes que l'érection de frontières extérieures communes qu'il convient de surveiller ensemble construisent l'idée d'un territoire européen unifié qui constituerait le socle de la communauté politique en devenir. En ce sens, le modèle d'intégration actuellement porté par l'Union européenne emprunte – au moins discursivement – la voie tracée par les États-nations. Il abandonne à l'inverse ce qui fait sans doute son originalité, sa force, mais aussi parfois sa faiblesse : l'idée d'une Europe pensée comme un espace cosmopolitique. Certaines formes de mobilités sont aujourd'hui considérées comme légitimes et souhaitables, et par conséquent favorisées, mais d'autres, à l'inverse, sont entravées car jugées économiquement peu profitables ou politiquement dangereuses. Voilà donc, au final, l'aporie à laquelle l'Union européenne se trouve confrontée : son projet politique, celui d'un espace cosmopolitique de libre circulation, se voit limité spatialement et socialement. Une discontinuité est produite entre la mobilité des Européens et celles des non-Européens. Ou, plus précisément, une forme de stratification sociale s'opère. Or, faut-il le rappeler, le cosmopolitisme refuse par nature le principe des limites, qu'il s'agisse de celles d'une nation ou de celles de Union politique européenne. L'homme cosmopolite se déclare citoyen du monde.

Bibliographie

AMICELLE A. *et al.* (2009), *Catalogue of Security and Border Technologies at Use in Europe Today*, Oslo, PRIO, INEX deliverable D.1.2.

AMILHAT SZARY A.-L. (2015), *Qu'est-ce qu'une frontière aujourd'hui ?*, Paris, Presses Universitaires de France.

ANDERSON B. (1996), *L'imaginaire national. Réflexions sur l'origine et l'essor du nationalisme*, Paris, La Découverte.

ANDERSON M. *et al.* (2003), *Policing the European Union*, Oxford, Clarendon Press.

BADIE B. (1995), *La fin des territoires. Essais sur le désordre international et sur l'utilité sociale du respect*, Paris, Fayard.

BADIE B., SMOUTS M.-C. (1995), *Le retournement du monde. Sociologie de la scène internationale*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politique & Dalloz.

BALIBAR E. (2000), « Prolégomènes à la souveraineté : la frontière, l'État, le peuple », *Les Temps Modernes*, *61*, pp. 47-75.

BALIBAR E. (2001), *Nous, citoyens d'Europe ? Les frontières, l'État, le peuple*, Paris, La Découverte.

BAUDET T. (2015), *Indispensables frontières : pourquoi le supranationalisme et le multiculturalisme détruisent la démocratie*, Paris, Ed. du Toucan.

BELLANOVA R. (2014), *The politics of data protection : what does data protection do ? A study of the interactions between data protection and passenger name records dispositifs*, thèse non publiée, sous la direction de Denis Duez et Paul De Hert, Université Saint-Louis – Bruxelles et Vrije Universiteit Brussel.

BELLANOVA R., DUEZ D. (2012), « A different view on the 'making' of European Security : The EU Passenger Name Record System as a Socio-Technical Assemblage », *European Foreign Affairs Review*, *17*, 5, pp. 109-124.

BROWN W. (2009), *Murs. Les murs de séparation et le déclin de la souveraineté étatique*, Paris, Les Prairies ordinaires.

CICCHELLI V. (2012), *L'esprit cosmopolite. Voyages de formation des jeunes en Europe*, Paris, Presses de Sciences Po.

CEYHAN A. (2010), « Les technologies européennes de contrôle de l'immigration. Vers une gestion électronique des 'personnes à risque' », *Réseaux*, *159*, pp. 131-150.

CLANDESTINO (2009), *Size and Development of Irregular Migration to the EU. Counting the Uncountable : Data and Trends across Europe*, Clandestino Project Research.

COMMISSION EUROPÉENNE (2008a), *Préparer les prochaines évolutions de la gestion des frontières dans l'Union européenne*, COM(2008) 69 final, Bruxelles, 13.2.2008.

COMMISSION EUROPÉENNE (2008b), *Examen de la création d'un système européen de surveillance des frontières (EUROSUR)*, COM(2008) 68 final, Bruxelles, 13.2.2008.

COMMISSION EUROPÉENNE (2012), *Proposition de Décision du Parlement européen et du Conseil relative à l'Année européenne des citoyens* (2013), COM(2011) 489 final, 11.8.2011.

COMMISSION EUROPÉENNE (2014a), « L'étude d'impact d'Erasmus confirme que le programme d'échange d'étudiants de l'UE favorise l'employabilité et la mobilité professionnelle, communiqué de presse », MEMO/14/534, Bruxelles, 22.09.2014.

COMMISSION EUROPÉENNE (2014b), *Effects of mobility on the skills and employability of students and the internationalisation of higher education institutions. The Erasmus impact study*, Luxembourg, Publications Office of the European Union.

COMMISSION EUROPÉENNE (2014c), *Study on the feasibility of the creation of a European System of Border Guards to control the external borders of the Union – ESBG*, Final report produced by UNISYS.

CRESPY A. (2012), *Qui a peur de Bolkestein ? Conflit, résistances et démocratie dans l'Union européenne*, Paris, Economica.

DAMAY L. (2014), *La « participation » comme solution à la crise de légitimité de l'UE ? Analyse du cas des « dialogues » de la Commission*, Congrès 2014 de la Société québécoise de science politique « La science politique au cœur de la société », Université de Sherbrooke, Canada (21-23 mai 2014).

DE LOBKOWICZ W. (2002), *L'Europe de la sécurité intérieure. Une élaboration par étapes*, Paris, La Documentation française.

DEBRAY R. (2010), *Éloge des frontières*, Paris, Gallimard.

DELEIXHE M. (2014), « Une réévaluation du droit cosmopolitique kantien. La citoyenneté européenne comme transition du droit de visite vers le droit de résidence, *Revue française de science politique*, *64,* 1, pp. 79-93.

DEUTSCH K. *et al.* (1957), *Political Community and the North Atlantic Area : International Organization in the Light of Historical Experience*, Princeton, Princeton University Press.

DIJSTELBLOEM H., MEIJER A. (eds.) (2011), *Migration and the New Technological Borders of Europe*, Basingstoke, Macmillan.

DUEZ D. (2008), *L'Union européenne et l'immigration clandestine. De la sécurité intérieure à la construction de la communauté politique*, Bruxelles, Editions de l'Université de Bruxelles.

DUEZ D. (2014), « A community of borders, borders of the community. The EU's integrated border management strategy », *in* VALLET E. (ed.), *Borders, Fences and Walls : State of Insecurity ?*, Farnham, Ashgate, pp. 51-66.

DUEZ D., BELLANOVA R. (2012), « Le citoyen face aux nouvelles pratiques sécuritaires de l'Union européenne : enjeux démocratiques d'une sécurité par les fichiers », *Espace, Populations, Sociétés*, *1*, avril 2012/3, pp. 49-62.

DUEZ D., BELLANOVA R. (2014), « Humains et non-humains dans la fabrique des frontières de l'Europe : une approche *in medias res* de l'européanisation », *in* DUEZ D., PAYE O., VERDURE C. (dir.), *L'européanisation. Sciences humaines et nouveaux enjeux*, Bruxelles, Bruylant, coll. « Idées d'Europe », pp. 223-247.

FAVELL A. (2008), *Eurostars and Eurocities. Free Movement and Mobility in an Integrating Europe*, Oxford, Blackwell Publishing.

FAVELL A. (2009a), « Immigration, migration and free movement in the making of Europe », *in* CHECKEL J., KATZENSTEIN P. (eds.), *European Identity*, Cambridge, Cambridge University Press, pp. 167-189.

FAVELL A. (2010), « Immigration, migration et libre circulation dans la construction de l'Europe », *Politique européenne*, *31*, 2, pp. 33-64.

FOUCHER M. (1991), *Fronts et frontières. Un tour du monde géopolitique*, Paris, Fayard.

FOUCHER M. (2007), *L'obsession des frontières*, Paris, Perrin.

HOBBES T. (2000 [1651]), *Léviathan. Matière, forme et puissance de l'État civil et chrétien*, Paris, Gallimard.

GOYARD-FABRE S. (1997), *Les principes philosophiques du droit politique moderne*, Paris, Presses Universitaires de France.

HREBLAY V. (1998), *Les accords de Schengen. Origine, fonctionnement, avenir*, Bruxelles, Bruylant.

JEANDESBOZ J. (2014), « EU Border Control : Violence, Capture and Apparatus », *in* JANSEN Y., CELIKATES R., DE BLOOIS J., *The Irregularization of Migration in Contemporary Europe. Detention, Deportation, Drowning*, London/New York, Rowman & Littlefield International, pp. 87-102.

KANT I. (1991 [1795]), *Projet de paix perpétuelle*, Paris, Nathan.

KUHN T. (2015), *Experiencing European Integration. Transnational Lives and European Identity*, Oxford, Oxford University Press.

LASCOUMES P. (2007), « Gouverner par les cartes », *Genèses*, *68*, 3, pp. 2-3.

LE TEXIER E. (2010), « Mexique/États-Unis : de la frontière intelligente au mur intérieur », *Politique étrangère*, *4*, pp. 759-762.

MAGNETTE P. (1999), *La citoyenneté européenne*, Bruxelles, Éditions de l'Université de Bruxelles.

MAU S., BRABANDT H, LAUBE L., ROOS C. (2012), *Liberal States and the Freedom of Movement. Selective Borders, Unequal Mobility*, Palgrave Macmillan.

MERCENIER H. (forthcoming), « La libre circulation des personnes et les justifications de l'UE, statut : *c'est compliqué !* », *in* DELMOTTE F., DUEZ D. (dir.), *Les frontières et la communauté politique. Faire, défaire et penser les frontières*, Bruxelles, Presses de l'Université Saint-Louis.

MONTAIN-DOMENACH J. (1999), *L'Europe et la sécurité intérieure*, Paris, Montchrestien.

NANZ K.-P. (1995), « The Schengen Agreement : Preparing the Free Movement of Persons in the European Union », *in* BIEBER R., MONAR J., (eds.), *Justice and Home Affairs in the European Union. The Development of the Third Pillar*, Bruxelles, European Interuniversity Press.

NEWMAN D., PAASI A. (1998), « Fences and neighbours in the postmodern world : boundary narratives in political geography », *Progress in Human Geography*, *22*, 2, pp. 186-207.

NOVOSSELOFF A., NEISSE F. (2007), *Des murs entre les hommes*, Paris, La Documentation française.

OHMAE K. (1999), *The Borderless. World, Power and Strategy in the Interlinked Economy*, Revised edition, New York, Harper Collins.

PULLANO T. (2014), *La citoyenneté européenne. Un espace quasi-étatique*, Paris, Presses de Sciences Po.

RECCHI E. (2015), *Mobile Europe. The theory and Practice of Free Movement in the EU*, Basingstoke, Palgrave Macmillan.

RECCHI E., FAVELL A. (eds.) (2009), *Pioneers of European Integration : Citizenship and Mobility in the EU*, Cheltenham, Edward Elgar.

RISSE-KAPPEN T. (1995), *Bringing Transnational Relations Back In*, Cambridge, Cambridge University Press.

RITAINE E. (2009), « La barrière et le checkpoint : mise en politique de l'asymétrie », *Cultures et Conflits, 1*, pp. 15-33.

SABATIER S. (2001), *La coopération policière européenne*, Paris, L'Harmattan.

SHORE C. (2000), *Building Europe. The Cultural politics of European Integration*, London & New York, Routledge.

SIGALAS E. (2010), « Cross-Border Mobility and European Identity : The Effectiveness of Intergroup Contact During the ERASMUS Year Abroad », *European Union Politics*, *11*, 2, pp. 241-265.

TORPEY J. (1998), « Aller et venir : le monopole étatique des 'moyens légitimes de circulation' », *Cultures & Conflits, 31-32*, pp. 63-100.

VAN DER HARST J. (2003), « The 1969 Hague Summit: a New Start for Europe », *Journal of European Integration History*, *9*, 2, pp. 5-9.

VAN HOUTUM H., KRAMSCH, ZIERHOFER W. (eds.) (2005), *B/ordering Space*, Aldershot, Ashgate.

WASTL-WALTER D. (ed.) (2011), *The Ashgate Research Companion to Border Studies*, Farnham, Ashgate.

WILSON T., DONNAN H., (eds.) (2012), *A Companion to Border Studies*, Oxford, Wiley-Blackwell.

ZWEIG S. (1993 [1942]), *Monde d'hier. Souvenir d'un Européen*, Paris, Belfond.

Notes

1 Ajoutons que cet article trouve son origine dans une conférence introductive prononcée à l'occasion de la 14ème conférence internationale BRIT (Border Regions In Transition) organisée du 4 au 7 novembre 2014 à Arras, Lille (France) et Mons (Belgique) sur le thème « La frontière, source d'innovation ». Une première version écrite de ce texte a bénéficié des commentaires précieux de Florence Delmotte et Sharon Weinblum. Qu'elles en soient remerciées. Naturellement, seul l'auteur peut être tenu responsable des éventuelles erreurs, omissions et approximations encore présentes dans ce texte.

2 Cette expression était à l'origine la première phrase du préambule du traité de Rome. Elle a depuis traversé, quasiment intacte, toutes les étapes de la révision des traités. Seule la référence aux « peuples européens » a été remplacée par la mention des « peuples de l'Europe ».

3 Pour plus de précisions, voir la notice consacrée au film sur le site *Internet Movies Database*: http://www.imdb.com/title/tt0283900/?ref_=nm_ov_bio_lk1 (consultée le 4 novembre 2015).

4 Adoptée après de multiples amendements par le Conseil de l'Union européenne et le Parlement européen le 15 novembre 2006, la directive modifie la législation sur le marché des services en simplifiant pour un prestataire de services d'un État membre de l'UE les conditions dans lesquelles il peut opérer dans un autre État membre. Voir Directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil, du 12 décembre 2006, relative aux services dans le marché intérieur, *Journal officiel*, L 376 du 27.12.2006.

Pour citer cet article

Référence électronique

Denis Duez, « Libre circulation, contrôles aux frontières et citoyenneté », *Belgeo* [En ligne], 2 | 2015, mis en ligne le 30 juin 2015, consulté le 21 février 2016. URL : http://belgeo.revues.org/16701

À propos de l'auteur

Denis Duez
Directeur de l'Institut d'études européennes de l'Université Saint-Louis, Bruxelles,
denis.duez@usaintlouis.be

Droits d'auteur

© NCG with the SRBG

Résumés

La combinaison des processus de mondialisation et d'intégration européenne semblait avoir sonné le glas de la notion de frontière. Pourtant, loin de s'effacer, les concepts de frontière et de territoire ont gagné une importance nouvelle ces dernières années. Les frontières sont aujourd'hui au cœur du processus d'intégration européenne. L'Union fait, simultanément, de la suppression des contrôles aux frontières *intérieures* (celles séparant les États membres entre eux) *et* du renforcement des contrôles à ses frontières *extérieures* (celles séparant les États membres des États tiers) des ressorts centraux de sa légitimation politique. Au départ d'une analyse des enjeux de la mise en œuvre du principe de libre circulation des personnes dans l'espace communautaire, l'article montre qu'étudier la question de la frontière à l'aune de l'intégration européenne en ce début XXIème siècle suppose d'envisager dans un même mouvement les phénomènes post-modernes de déterritorialisation propres à l'ère de la globalisation et les phénomènes typiquement modernes de territorialisation de l'autorité politique.

Free movement, border controls and European citizenship. Re-thinking borders in an integrated Europe

The combination of globalization and European integration seemed to have outmoded the concept of border. Yet, the notions of borders and territories have gained new salience in recent years. Borders are currently at the very heart of the European integration process. The removal of internal border controls (those between the Member States) and the strengthening of controls at the external borders (those between the Member States and third countries) are simultaneously considered as sources of the EU's political legitimation. Starting from an analysis of the issues arising from the implementation of free movement of persons within the EU, the article shows that thinking about borders in contemporary Europe supposes to embrace both the postmodern phenomena of deterritorialization in a globalized word and the typically modern phenomena of territorialization of political authority.

Entrées d'index

Mots-clés : libre circulation des personnes, contrôles aux frontières, migration, citoyenneté européenne
Keywords : free movement of persons, border controls, migration, European citizenship